

25 Jahre Bundesverband Deutscher Omnibusunternehmer

Mit Blick nach vorn - ein Verband und sein Jubiläum

Der Spitzenverband des deutschen Omnibusgewerbes beging Anfang März 2005 sein 25-jähriges Bestehen. Der Bundesverband ist in diesem Vierteljahrhundert auf die beachtliche Stärke von 18 regionalen Mitgliedsverbänden – darunter für die Berliner Busunternehmen die Fuhrgewerbe-Innung - mit rund 3.000 Unternehmen angewachsen. Der bdo ist der Interessenverband für die Busbranche und repräsentiert 80 Prozent des gesamten Mittelstands. Seine Mitglieder profitieren von einer nachhaltigen Lobbyarbeit, einem tragfähigen Netzwerk, intensiver Presse- und Öffentlichkeitsarbeit sowie aktuellen Informationen, die spürbare Wettbewerbsvorteile mit sich bringen.

Es begann mit dem Heidelberger Verband

Ein Blick in die Vergangenheit zeigt, dass die Verbandsarbeit im privaten Busgewerbe eine lange Tradition hat. Private Busunternehmen sind bereits seit den zwanziger Jahren im ÖPNV und Tourismus tätig. 1926 entstand mit dem „Heidelberger Verband“ die erste überregionale Interessenvertretung des privaten Busgewerbes. Mit der „Gleichschaltung“ unter den Nationalsozialisten ging der Verband 1935 in der Reichsverkehrsgruppe Kraftfahrwerke (RVK) auf.

Nach dem 2. Weltkrieg ließen einzelne Landesverbände die Verbandsarbeit erneut aufleben. Durch den Zusammenschluss im Bundesverband des Deutschen Personenverkehrsgewerbes (BDP) schufen sie sich eine überregionale Plattform. Eine Neuorientierung erfolgte Ende der siebziger Jahre: Angesichts der verkehrspolitischen Entwicklung wurde es zunehmend wichtig, die Interessen der privaten Busunternehmer auf Bundesebene zu vertreten. Der BDP übernahm zwar auch diese Aufgabe. Aber er vertrat als Gesamtverband gleichzeitig das Omnibus-, Taxi- und Mietwagengewerbe.

Um durchsetzungsfähig zu bleiben, konnte auf zielgerichtetes Engagement für die Busbranche nicht verzichtet werden. So entstand aus dem BDP heraus 1980 der Bundesverband Deutscher Omnibusunternehmer e. V. (bdo). Gleichzeitig wechselte der Verbandssitz von Frankfurt/Main nach Bonn.

In den folgenden Jahren fuhr der bdo zahlreiche Erfolge für den Omnibus ein. Ob es, wie in den achtziger Jahren, um die Erstattung der Mineralölsteuer für Busse ging oder später darum, gegen die Benachteiligung

des Verkehrsmittels Omnibus gegenüber Bahn und Flugverkehr anzugehen: Der Bundesverband wies an entscheidender Stelle stets auf das Potenzial und die Bedeutung des Gewerbes hin. Damit hat er seine Position in der Verkehrspolitik stark ausgebaut und ist heute unverzichtbar.

1990 stieß der Verband der privaten Busunternehmer der DDR zum bdo hinzu. Aus ihm gingen die Landesverbände in den neuen Bundesländern hervor.



Ein Bild aus früheren Jahren:
Friedel Rau und Gunther Mörl (Mitte)

Ende der neunziger Jahre erweiterte der bdo abermals seinen Wirkungsbereich. Zum nationalen Engagement kam der Einsatz für das Busgewerbe auf EU-Ebene. Längst geht es darum, die nationalen Interessen auch international zur Geltung zu bringen. Die Mitgliedschaft in der IRU, der International Road Transport Union, hat dem nationalen Gewerbe neue Einflussbereiche eröffnet.

Seit dem Jahre 2000 agiert der Bundesverband von Berlin aus, wo er in der Nähe des Reichstags eine Immobilie erwarb. Die vergangenen zwei Jahre waren unter anderem von effektiver Kommunikationsarbeit geprägt. Nach den schweren Unfällen im Jahre 2003 entwickelte der bdo eine Informationsstrategie, die deutschlandweit und international viel Lob erntete. Allein im Jahre 2004 erreichte der bdo mit seiner Medienkampagne rund 200 Millionen Zeitungsleser.

Voller Erfolg: der erste Sicherheitskongress

Es war immens wichtig, das schiefe Bild, das nach den tragischen Unglücksfällen in der Öffentlichkeit entstanden war, gerade zu rücken. Der bdo wies auf die erfolgreichen Anstrengungen hin, die das Gewerbe seit Jahren unternimmt, um Busreisen so sicher wie möglich zu machen. Die Botschaften in Form von Broschüren und Bordinformationen als Print und Video haben ihren Weg zu Verbrauchern und Entscheidern in Politik und Medien gefunden. Besonders der erste Sicherheitskongress des bdo im vergangenen Jahr war ein Erfolg: Mehr als 400 Besucher kamen, über 30 Referenten aus Politik, Wirtschaft und Forschung informierten über dieses

Thema. Das Medienecho war enorm. Die Resonanz macht deutlich, wie wichtig Aufklärung über das Thema „Bussicherheit“ ist.

Die Aufgaben für den bdo werden in den nächsten Jahren nicht geringer. Ob es sich um die Liberalisierung im Öffentlichen Personennahverkehr oder Themen wie Arbeits- und Lenkzeiten, Bussicherheit oder Fragen der Bustouristik handelt – die Arbeit des bdo und seiner Landesverbände wird nötig sein, dem mittelständischen Busgewerbe des Landes auf den Weg ins 21. Jahrhundert aktive Unterstützung und solche Rahmenbedingungen zu verschaffen, die unternehmerische Perspektiven eröffnen. Mit Präsidium, Vorstand, Ausschüssen und seinen Landesverbänden sowie einem engagierten Team in der Verbandsgeschäftsstelle ist der bdo dafür gut aufgestellt.

bdo-Kongress 2005: Mittelständische Busunternehmen – Strategien für die Zukunft

➤ Mehr als 600 Gäste konnte der bdo am 8./9. März zum diesjährigen Kongress begrüßen. Unter dem Motto „Mittelständische Busunternehmen – Strategien für die Zukunft“ wollte der Verband Perspektiven für das umweltfreundlichste und sicherste Verkehrsmittel im Reise- und im Nahverkehr aufzeigen. Neben rund 30 Bundestagsabgeordneten und zahlreichen Vertretern aus Bundes- und Landesministerien waren viele Gäste aus dem Ausland erschienen. Nahezu alle wichtigen europäischen Partnerverbände waren mit ihren Präsidenten vertreten. Auch dies ein Beleg für die Vorreiterrolle des bdo und seiner Landesverbände in Deutschland.

Der erste Kongresstag begann mit der Eröffnung und einem Rundgang durch die Fachausstellung. Neben touristischen Anbietern waren auch eine Reihe von Unternehmen vertreten, die im Nahverkehr ihren Absatz haben. Geprägt war der Vormittag durch die geschlossene bdo-Mitgliederversammlung.



Der gefüllte Saal zum bdo-Kongress in Berlin

Schwerpunkte dabei waren die Erörterung und Diskussion der Felder ÖPNV und Tourismus für die Branche sowie die strategische Aufstellung des bdo für die Zukunft.



Busausstellung anlässlich des Kongresses vor dem Dorint-Hotel Schweitzer Hof

Neue bdo-Studie „Bustourismus“

Nach einer kurzen Einführung durch den bdo-Präsidenten Wolfgang Steinbrück zeigte bereits der erste Vortrag von Prof. Dr. Marc Drüner, Steinbeis-Hochschule Berlin, wo die Reise im Bustourismus die nächsten Jahrzehnte hingehen kann. Drüner stellte den ersten Teil der bdo-Studie „Potentiale“ vor, die sich mit Neukundengewinnung und Kundenbindung im Reisebustourismus beschäftigt. Die Studie macht bereits jetzt deutlich, in welchen Bereichen sich die Busbranche von Flugzeug, Bahn und PKW unterscheidet. Das Preis-/Leistungsverhältnis wird als sehr gut angesehen auch der Geselligkeitsgrad steht bei Busreisen hoch im Kurs. Die Kategorie Komfort hingegen ist weit abgeschlagen gegenüber anderen Verkehrsmitteln. Die Studie bestätigt hier eine groß angelegte Umfrage des bdo auf der ITB 2004, die zum gleichen Ergebnis kam.

Der zu einem späteren Zeitpunkt vorgestellte zweite Teil der Studie wird sich mit Kundenbindungsmaßnahmen befassen.

Warten auf das Morgen oder Beginnen im Gestern?

Richard Adam, Geschäftsführer der Bayern Tourismus Marketing GmbH, verdeutlichte in seinem Vortrag mit dem Titel „WM 2006 – Chancen für den Tourismus am Beispiel des Fußballlandes Bayern“ welchen Einfluss Kampagnen auf ein positives Image haben und welche Marktchancen sich dadurch eröffnen können. Das Tourismusland Bayern hatte früh begriffen, dass der Run auf die WM-Karten zu einem Lotteriespiel im Internet werden würde und schlug deshalb frühzeitig einen anderen Weg ein. Bereits 2004 liefen erste Maßnahmen zum „Fußballland Bayern“, mit dem Ziel möglichst viele touristische Angebote mit Fußball-Bezug

zu kreieren. Mittlerweile werden zahlreiche Fußball-Camps (Jugendliche, Vater-Sohn, Mutter-Tochter) angeboten, Fußball-Turniere arrangiert, Relaxangebote für Freizeit-Fußballer/-innen geschaffen u.a. organisiert. Ein erfolgreiches Merchandising sowie Kooperationen mit Reiseveranstaltern rundet die Offensive Bayerns ab.



Richard Adam, Geschäftsführer der Bayern Tourismus Marketing GmbH

EU-Nachfolgeverordnung kommt, aber wann und wie?

Als letzter offizieller Referent sprach an diesem Tag Ministerialdirigent Michael Burgmann, Unterabteilungsleiter Verkehr des Bundesverkehrsministeriums, zum Thema „Neue EU-Rahmenbedingungen und ihre Auswirkungen auf den deutschen ÖPNV“. Zum viel diskutierten und seit langem erwarteten Entwurf zur Nachfolgeverordnung 1191/69 ließ Burgmann wissen, dass dieser wohl Ende März/Anfang April 2005 zu erwarten sei. Ob der Entwurf schließlich auch den Mitgliedsstaaten die Option offen lässt, an bewährten Regelungen festzuhalten und nicht zwingend auszuschreiben, blieb an diesem Tag unbeantwortet.



Ministerialdirigent Michael Burgmann

Steinbrück fordert Fairness im Wettbewerb

Wolfgang Steinbrück appellierte am zweiten Kongresstag in seiner Grundsatzrede vor mehr als 600 Personen, endlich mehr Fairness im Wettbewerb herzustellen. Subventionierter Billigflugtourismus, Dumpingangebote der Bahn und schlechter werdende Rahmenbedingungen im Nahverkehr erschweren der Busbranche ein erfolgreiches Agieren am Markt.

Anhaltende steuerliche Benachteiligungen des Busses insbesondere gegenüber dem Flugzeug veranlassten Steinbrück, erneut eine Gleichbehandlung der Verkehrsträger bei Umsatz- und Mineralölsteuer zu fordern. Auch im Nahverkehr werden private Busunternehmer massiv benachteiligt.



Bundesverkehrsminister Dr. Manfred Stolpe und bdo-Präsident Wolfgang Steinbrück

Steinbrück listete aber auch noch einmal einige Erfolge des bdo aus den letzten 25 Jahren auf: Tempo 100 für Reisebusse auf Autobahnen, Einführung des 15-Meter-Busses, Anhebung des Gesamtgewichtes von Bussen von 16 auf 18 Tonnen, Freistellung des Busses von der Schwerverkehrsmaut sowie wesentliche Erleichterungen bei grenzüberschreitenden Touristik- und Linienverkehren und bei Lenk- und Ruhezeiten.

Im Nahverkehr gelang es nach harten Auseinandersetzungen auch die privaten Omnibusunternehmen an den staatlichen Ausgleichsleistungen nach § 45 a PBefG und der Schwerbehindertenbeförderung § 148 SGB IX zu beteiligen. Auch eine Busförderung im Rahmen des GVFG sowie die Rückerstattung der halben Mehrwertsteuer im Nahverkehr sind herausragende Erfolge des bdo.



bdo-Geschäftsführer Gunther Mörli

Martin Marmy, Generalsekretär der International Road Transport Union (IRU) betonte in seiner Ansprache, dass der bdo es nicht nur in Deutschland verstanden hat, glaubwürdige Strukturen zu entwickeln, die eine effiziente Zusammenarbeit ermöglichen würden. Marmy lobte die Vorreiterrolle des bdo auch auf internationaler Ebene.

Die Vorträge der Ehrengäste, Verkehrsminister Dr. Manfred Stolpe und Ministerpräsident a. D. Prof. Dr. h. c. Lothar Späth, bildeten den Höhepunkt des 2. Kongresstages (s. separate Beiträge).

Europäischer ÖPNV - Studie busfacts mit neuen Erkenntnissen

Die Ausschreibungsverfahren im hessischen Nahverkehr haben in jüngster Zeit zu heftigen Kontroversen geführt. Grund genug für den bdo, eine Studie in Auftrag zu geben, deren Aufgabe es ist, europäische Nahverkehrskonzepte zu untersuchen und Handlungsoptionen für Deutschland aufzuzeigen.

Die Studie kommt zu dem Zwischenergebnis, dass in Skandinavien nicht nur der Mittelstand verdrängt wurde, sondern auch keine Kostenreduzierung für Fahrgäste und öffentliche Hand erfolgte. Selbst die Regiekosten stiegen nach kurzer Zeit wieder an. Der bedarfsgerechte Wettbewerb kommt in Finnland zur Anwendung und kann als Vorbild für Deutschland gelten. Hier stellte die Studie fest, dass Innovation im Genehmigungswettbewerb sehr wohl möglich ist und eine vielfältige Unternehmenslandschaft erhalten werden kann. Auch der staatliche Finanzierungsanteil konnte zurück gefahren werden. Die marktorientierte Liberalisierung in Großbritannien hingegen, ermöglicht ungeachtet vieler Vorbehalte sehr wohl einen attraktiven Nahverkehr bei geringer staatlicher Belastung. Auch sei die staatliche Finanzierung wesentlich zielgerichteter, weniger konsumtiv, mehr investiv. Ebenso sei ein Anstieg der Fahrgastzahlen möglich durch bessere Kundenorientierung. Weitere Informationen hierzu findet man auch unter www.busfacts.de.

Wettbewerb schon, aber fair Eine Podiumsdiskussion

Die hochkarätig besetzte Podiumsdiskussion, moderiert von Claudia Kleinert, setzte sich abschließend kritisch mit der Zukunft des Verkehrsmarktes auseinander. Die öffentlichen Ausschreibungen in Hessen und deren Auswirkungen auf das private Omnibusgewerbe standen im Zentrum der Diskussion.

Diskussionsteilnehmer waren Albert Schmidt MdB (Bündnis90/Die Grünen), Dirk Fischer MdB (CDU), Siegfried Paula MdB (SPD), Horst Friedrich MdB (FDP), bdo-Vizepräsidentin Dr. Gisela Volz und bdo-Vorstandsmitglied Dieter Beth.

Vom Zoo in die freie Wildbahn oder der Staat als Wärter – Lothar Späth in Bildern

Ganz sicher ein Höhepunkt des Kongresses bildete der Vortrag von Ministerpräsident a. D. Prof. Dr. h.c. Lothar Späth. Späth gelang es in seinem fast 60minütigen Vortrag, wort- und finessenreich aufzutreten und den Nerv der anwesenden Unternehmer zu treffen. Dafür gab es stehende Ovationen.



Wolfgang Steinbrücks Einführung zu Späths Vortrag nahm manches vorweg: „Wenn es um eine gute Medizin gegen die Angstzustände und die Niedergeschlagenheit von Mittelständlern geht, kommt man an Lothar Späth nicht vorbei“. Egal ob es um die gemeinsamen Computer-Spiele mit den Enkeln ging oder aber um die amüsante Feststellung, dass alle Bürger immer noch glauben, nationale Produkte zu kaufen, obwohl der heimische Obstsalat schon lange aus Übersee und China importiert wird – eins wurde allen klar: Die Globalisierung ist nicht aufzuhalten, sie ist dabei, die Deutschen zu überrollen. Wer heute noch glauben würde, dass allein produzierendes Gewerbe Zukunft besäße, hat schon verloren. Nur die Dienstleistungsbetriebe werden in der Lage sein, neue Arbeitsplätze zu schaffen, also der private Mittelstand.

Lothar Späth wäre nicht er selbst, wenn er nicht einen Ausweg aus dem gesellschaftlichen Dilemma wüsste. In anschaulichen Bildern warb er für unternehmerischen Mut und offensiven Geist. Späth warnte die Politik, Bürokratie aus- statt abzubauen.

Er verglich Deutschland mit einem Zoo: Eingegrenzt, die Mahlzeiten durch Wärter verabreicht, wüssten fast alle Tiere nicht, wie man in der freien Wildbahn leben kann. Im Käfig geboren, nicht zur Selbständigkeit erzogen, könnten nachfolgende Generationen nur noch von den ganz alten Tieren hören, wie es in der Freiheit einmal zugegangen war. Die Wärter des Zoos - die Bürokratie des Staates - die den Tieren von Geburt an – den Bürgern – durch starre Regeln jegliche Unternehmensfreiheit nehmen, erziehen zur Trägheit und Untätigkeit. Wer in eine Zukunft mit Freiheit und Selbstverantwortung starten will, muss die Gitter des Zoos und seine Wärter hinter sich lassen. Aber nur dieser lässt den Mut zu eigenem Handeln mit Perspektiven und Chancen – aber auch mit Risiken – wieder entstehen.



Bundesverkehrsminister Dr. Manfred Stolpe

Busmaut auch in Zukunft kein Thema - Der „Schwur“ des Verkehrsministers

Auch in Zukunft wird es in Deutschland keine Busmaut geben, schwor und gelobte Bundesverkehrsminister Dr. Manfred Stolpe und sah sich mit dieser klaren Aussage „wohl im Konsens quer über alle politischen Lager“.

Zentraler Punkt der Rede Stolpes, der erstmals seit seinem Amtsantritt als Minister zum deutschen Busgewerbe sprach, war vor allem die Verkehrssicherheit.

Stolpe hob nicht nur an diesem Punkt die führende Rolle des bdo im Gewerbe und in der Politik

hervor, sondern sprach auch von einer emotionalen Verbundenheit zur Branche seit den schweren Unfällen 2003.

So klar seine Aussagen zum Bustourismus waren, so unklar waren seine Aussagen zum Wettbewerb im Nahverkehr. Ob der Bund hier den Ländern die Entscheidungsfreiheit weiterhin überlässt oder ob er hier sich stärker einbringen wird, ließ Stolpe an diesem Tag offen.

Aus politischen und strategischen Gründen sicher ein weiser Schritt, das Nachsehen hatten die Unternehmer im Saal, die auf unumstößliche Aussagen zu diesem zentralen Thema hofften.

Nur in Andeutungen konnte man erfahren, dass Stolpe von einem Wettbewerb ausgeht, der von „Fairness“, aber auch von „Qualität“ geprägt sein wird. „Die Qualität muss ebenso stimmen, wie der Preis. Hier ist sehr darauf zu achten, dass es nicht zu Verzerrungen kommt. Etwa durch Quersubventionen andernorts. Faire Konditionen bedeuten auch, Aufträge in kleinen Losen zu vergeben, damit sich auch kleinere mittelständische Unternehmen an den Ausschreibungen beteiligen können.“

Stolpe räumte außerdem mit dem Gerücht auf, das Verkehrs- und Finanzministerium beabsichtigen Mittel aus dem Nahverkehr - rund 1 Milliarde Euro - für Investitionen in das Schienennetz umzuschichten.

Impressum

Herausgeber:

Fuhrgewerbe-Innung Berlin-Brandenburg e. V.
Hedemannstraße 13, 10969 Berlin

Redaktion: Gerd Bretschneider
Sandra Buhe

Tel.: 030.251 06 91 / Fax: 030.251 06 93

www.fuhrgewerbe-innung.de
info@fuhrgewerbe-innung.de

Versand: Fuhrgewerbe-Innung
Berlin-Brandenburg e. V.

Satz, Layout, Druck, Anzeigenverwaltung:

FGIBB Service GmbH
Hedemannstraße 13, 10969 Berlin

Tel.: 030.25 29 50 10 / Fax: 030.25 29 50 11

www.fgibb.de
post@fgibb.de

